Al contestar, favor citar en el asunto este
No. de Registro 20175501018401

20175501018401

Bogotá, 11/09/2017

Señor
Representante Legal
OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE SAS
CALLE 99 No. 9A -45 OFICINA 40
CARTAGENA - BOLIVAR

Respetado (a) Señor (a)

Para su conocimiento y fines pertinentes de manera atenta me permito comunicarle que la Superintendencia de Puertos y Transporte, expidió la (s) resolución (s) Nos. 42738 de 04/09/2017 POR LA CUAL SE RESUELVE RECURSO DE REPOSICION DENTRO DE UNA INVESTIGACION ADMINISTRATIVA A ESA EMPRESA, para lo cual le anexo fotocopias de la misma.

Sin otro particular.

Diana C. Merchan B.

DIANA CAROLINA MERCHAN BAQUERO*
Coordinadora Grupo Notificaciones

Transcribio: ELIZABETHBULLA
Revisó: RAISSA RICAURTE / ANGELA M VELEZ GOMEZ

REPÚBLICA DE COLOMBIA

Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE

SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE

RESOLUCIÓN No. 42738 DEL 04 SEP 2017

Por la cual se resuelve el recurso de reposición interpuesto por la empresa OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S. CARIBBSA PORT, identificada con NIT No. 806.004.895-4 contra la Resolución No. 029224 del 30 de Junio de 2017

EL SUPERINTENDENTE DELEGADO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

En ejercicio de las facultades legales y en especial las que le confieren el numeral 9 del artículo 44 del Decreto 101 del 2003, los numerales 9, 13 y 14 del Decreto 1016 de 2.000 y los artículos 3 y 6 del Decreto 2741 de 2001 y el artículo 2.2.1.7.1.2 del Decreto 1079 de 2015

CONSIDERANDO

La Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte mediante Resolución No. 038012 del 08 de Agosto de 2016 ordenó abrir investigación administrativa contra la empresa OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S. CARIBBSA PORT, con base en el informe único de infracción al transporte No. 399964 del 26 de Octubre de 2015, por transgredir presuntamente el literal d) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con lo normado en el código 560 de la resolución No. 10800 de 2003 que indica: *"Permitir, facilitar, estimular, propiciar, autorizar o exigir el transporte de mercancías con peso superior al autorizado, sin portar el permiso correspondiente"* la cual fue notificada personalmente 18 de Agosto de 2016.

La empresa OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S. CARIBBSA PORT, presentó los correspondientes descargos con radicado No. 2016-560-070903-2 del 30 de Agosto de 2016, presentados por el Señor JAVIER MAURICIO PERDOMO VENEGAS actuando en calidad de representante legal de la empresa.

Mediante la resolución No. 029224 del 30 de Junio de 2017 se declaró responsable a la empresa OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S. CARIBBSA PORT, y se impuso multa de CINCO (05) SALARIOS MÍNIMOS

LEGALES MENSUALES VIGENTES; la cual fue notificada personalmente el 14 de Julio de 2017

El día 31 de Julio de 2017 con radicado No. 2017-560-067974-2 la empresa OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S. CARIBBSA PORT, radicó el recurso de reposición y en subsidio de apelación contra la Resolución No. 029224 de 30 de Junio de 2017, interpuesto por el Señor JAVIER MAURICIO PERDOMO VENEGAS actuando en calidad de representante legal de la empresa.

ARGUMENTOS DEL RECURRENTE

EL Señor JAVIER MAURICIO PERDOMO VENEGAS, actuando en calidad de representante legal de la empresa investigada solicita se revoque la Resolución No. 029224 de 30 de Junio de 2017, teniendo en cuenta los siguientes argumentos de defensa:

1. Argumenta la defensa que se violó el derecho al debido proceso teniendo en cuenta que no se surtió la etapa probatoria ni los alegatos de conclusión concebidos en el CPACA.

   Además aduce que dentro de las pruebas aportadas se demostró que en 4 pesajes más no se presentó el sobrepeso detectado; igualmente por que el producto transportado era crudo y el mismo por su naturaleza propia no puede ser trasbordado.

   Por otra parte, hace referencia a que no se aplicó el procedimiento previsto para la imposición de sanciones, pues no se tuvo en cuenta el artículo 51 de la ley 336 de 1996

   De acuerdo a ello, se incurre en error de hecho y de derecho por no valorar en debida forma las pruebas.

   Manifiesta que se presenta un vicio material por desconocimiento del derecho de audiencias y defensa por falsa motivación de la resolución 29224 de 30 de 2017, lo cual genera nulidad del acto administrativo.

2. Argumenta una falsa motivación de la resolución recurrida; toda vez que no se encuentran los motivos por los cuales se inició investigación administrativa; dentro del mismo acto; solo se tiene en cuenta el Informe Único de Infracción de Transporte, y el tiquete de báscula.

3. Solicita que se declare la nulidad y se dé el correspondiente archivo del IUIT, por no cumplir con los requisitos de diligenciamiento conforme a la resolución 10800 de 2003, pues esta prueba no sustenta la acción sancionatoria, pues contiene repisados ilegibles, no se identificó e individualizó plenamente el sujeto sobre el cual recayó la responsabilidad; y no se identifica el procedimiento legal al cual se incluyó, toda vez que no se indica por qué se realizó el sobrepeso por segunda vez.

4. Manifiesta que se violó el derecho al debido proceso, por la falta de aplicación del principio de favorabilidad, duda razonable y principio de presunción de inocencia respecto de la investigada.

5. Manifiesta que la entidad se extralimitó en la autonomía de su libertad, para determinar la responsabilidad de la empresa siendo solo uno de los intervinientes en la cadena de transporte.

   Igualmente aduce que se expidió de forma irregular el acto administrativo, pues no se sujetó ni a la norma mercantil ni a la ley 105 de 1993, para determinar el sujeto sancionable.

6. Argumenta que la sanción impuesta no se encuentra dentro de los principio de gradualidad.

   Aunado a lo anterior propone la excepción de inconstitucionalidad, contra el oficio N° 20168000006083, por la falta de criterios técnicos y jurídicos de graduación y usurpación del principio de reserva de ley.

PRUEBAS APORTADAS POR LA EMPRESA

- Copia del tiquete de báscula No. 43645, mediante el cual se registró un peso de 47.540 kilos. 43645
- Copia del tiquete de pesaje de Zona Franca Barranquilla con el consecutivo No.001297539 mediante el cual se identifica un peso de 48.900 kilos.
- Copia del manifiesto de carga.
- Copia del seguimiento en ruta.
- Copia soporte satelital.
- Copia de la Remesa.
- Copia del estudio de seguridad realizado al vehículo.
- Copia del estudio de seguridad realizado al conductor.
- Todas las aportadas con el escrito de descargos

PRUEBAS SOLICITADAS POR LA EMPRESA

- Solicita que se oficie a la Superintendencia de Industria y Comercio para que indique cuales son los procedimientos para calibrar las básculas de pesaje.
- Se oficie a la Superintendencia de Industria y Comercio para que certifique para la época de los hechos; si la báscula se encontraba calibrada y si la misma cumple con los procedimientos y tiempos establecidos en la norma de metrología.
- Se oficie al ONAC, para que certifique e indique cuales es el organismo encargado de los procesos de calibración de de las básculas

- Se oficie al Ministerio de Transporte para que certifique la información respecto del manifiesto de carga objeto del IUIT, y certifique el peso registrado y cumplido; así como los datos reportados por el generador
- Se nombre y designe un perito para que efectúe un peritaje sobre los daños causados a la infraestructura de las carreteras del Estado con el presunto sobrepeso.

CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

Revisado el acervo probatorio de la presente actuación administrativa, este Despacho procede a resolver de fondo con base en las pruebas que reposan en el expediente de acuerdo a lo contemplado en el artículo 79 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, entrando a analizar los argumentos del recurrente, así:

Como primera medida es importante dejar en claro que el artículo 79 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo indica que: "*Los recursos de reposición y de apelación deberán resolverse de plano, a no ser que al interponerlos se haya solicitado la práctica de pruebas, o que el funcionario que ha de decidir el recurso considere necesario decretarlas de oficio.*" Así las cosas, toda vez que dentro del expediente reposa suficiente material probatorio para llegar a una decisión de fondo conforme a derecho, no se solicitaran pruebas de oficio y serán consideradas las pruebas aportadas al expediente.

1. Inicialmente; en relación con la violación al debido proceso, aducida por la defensa, este Despacho precisa que dentro del procedimiento establecido en el decreto 3366 de 2003; en su artículo 51; no se da una indicación precisa sobre la forma probatoria que debe surtirse, y no hace una indicación imperativa de práctica de Prueba, Veamos:

> *"(...) Artículo 51. Procedimiento para imponer sanciones. De conformidad con lo previsto en el Título I Capítulo IX de la Ley 336 de 1996, el procedimiento para la imposición de las sanciones de multa y de suspensión o cancelación de la habilitación o del permiso de operación, es el siguiente:*
>
> *Cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, la Autoridad Competente abrirá investigación en forma inmediata mediante Resolución motivada contra la cual no procede recurso alguno, y deberá contener:*
>
> *1. Relación de las pruebas aportadas o allegadas que demuestren la existencia de los hechos.*
>
> *2. Los fundamentos jurídicos que sustenten la apertura y desarrollo de la investigación.*
>
> *3. Traslado por un término de diez (10) días al presunto infractor, para que por escrito responda a los cargos formulados y solicite las pruebas*

que considere pertinentes, las que se apreciarán de conformidad con las reglas de la sana crítica.

Presentados los descargos, y practicadas las pruebas decretadas si fuere del caso, se adoptará la decisión mediante acto administrativo motivado. Esta actuación se someterá a las reglas sobre vía gubernativa señaladas en Código Contencioso Administrativo. (...)" (negritas y subrayado del suscrito)

De acuerdo a lo dispuesto en la norma trascrita, este Despacho está facultado para determinar la admisibilidad y valoración de las pruebas que obren o se alleguen al expediente, entonces queda al juicio del fallador, establecer las pruebas que pueden llevar a la certeza a la administración sobre la responsabilidad de la investigada; dentro de la comisión de la infracción.

De acuerdo a ello, en la presente actuación se debe tener en cuenta que la ley 1437 de 2001, indica en el artículo 211 *"(...) se aplicarán en materia probatoria las normas del Código de Procedimiento Civil.(...)"* No obstante es de recordar que el Código de Procedimiento Civil fue derogado por el artículo 626 de actual Código de General del Proceso el cual dispone *"(...) El juez rechazará, mediante providencia motivada, las pruebas ilícitas, las notoriamente impertinentes, las inconducentes y las manifiestamente superfluas o inútiles (...)".*

Es por lo anterior que tener en cuenta los conceptos de conducencia pertinencia utilidad y apreciar la validez de las pruebas es un estudio propio de este Despacho.

En relación con la Conducencia, esta se tiene como la idoneidad jurídica que tiene la prueba para demostrar un supuesto de hecho.

Respecto de la Pertinencia se debe entender como la relación de facto entre los hechos que se pretenden demostrar con el empleo del medio de prueba solicitado y el tema objeto de prueba dentro del proceso

Finalmente la *Utilidad* de la prueba, concerniente a llevar al proceso pruebas que presten algún servicio al proceso o aporte algún elemento nuevo que aclare el supuesto de hecho de la investigación, entonces se colige respecto de la utilidad de la prueba, que esta debe producir un provecho desde el punto de vista procesal, es decir, que debe prestar algún servicio al juez que deba ser tomada dentro del proceso y ayuda a obtener la convicción del juzgador respecto de los hechos sobre los cuales se fundamentó un determinada investigación.[1]

Así mismo, el Doctor, Parra Quijano, señalo en su obra Manual de Derecho Probatorio que *"(...) en principio las pruebas impertinentes e inconducentes o inútiles pero puede suceder que a pesar de que la prueba sea pertinente y conducente resulte inútil.*

[1] DEVIS HECHANDIA Hernando, Teoría General de la Prueba, Tomo I, Capítulo 4, Editorial Biblioteca Jurídica Dike, Bogotá, 1993

Los casos de inutilidad son:

a) cuando se llevan pruebas encaminadas a demostrar hechos contrarios a una presunción de derecho, esto es, de la llamadas jure et de jure las que no admiten pruebas en contrario,
b) cuando se trata de demuestra el hecho presumido sea por presunción jure et de jure o juris tantum, cuando no se está discutiendo aquel;
c) cuando el hecho este plenamente demostrado dentro del proceso y se pretende con otras pruebas demostrarlo (...);
d) cuando se trata de desvirtuar lo que ha sido el objeto del juzgamiento y ha hecho tránsito a cosa juzgada o en el evento de que se trata de demuestras con otras pruebas, lo ya declarado en la sentencia que ha hecho tránsito a cosa juzgada".[2]

De acuerdo a lo anterior esta Delegada, aplicará lo dispuesto en el artículo 176 del Código General de Proceso que reza:

"(...) Artículo 176. Apreciación de las pruebas.

Las pruebas deberán ser apreciadas en conjunto, de acuerdo con las reglas de la sana crítica, sin perjuicio de las solemnidades prescritas en la ley sustancial para la existencia o validez de ciertos actos. (...)"

En lo concerniente al manifiesto de carga N° 5681-01, aportado en el oficio de descargos, este Despacho considera pertinente establecer que el manifiesto de Carga se encuentra regulado el Decreto 1076 de 2015, en su artículo 2.2.1.7.5.1, expresamente consagra lo siguiente:

"(...) SECCIÓN 5

Documentos de transporte de carga

ARTÍCULO 2.2.1.7.5.1. Manifiesto de carga. La empresa de transporte habilitada, persona natural o jurídica, expedirá directamente el manifiesto de carga para todo transporte terrestre automotor de carga que se preste como servicio público de radio de acción intermunicipal o nacional.

(Decreto 173 de 2001, artículo 27, modificado por el Decreto 1499 de 2009, artículo 4).

ARTÍCULO 2.2.1.7.5.2. Expedición del Manifiesto de Carga. El manifiesto de carga se expedirá en original y dos (2) copias, firmados por la empresa de transporte habilitada y por el propietario o conductor del vehículo. El original deberá ser portado por el conductor durante todo el recorrido; la primera copia será conservada por la empresa de

[2] PARRA QUIJANO, Jairo. Manual de Derecho Probatoria. Décima Tercera Edición, Bogotá, 2002, Ps. 144 y 145.

transporte, y la segunda copia deberá ser conservada por el propietario y/o conductor del vehículo.

PARÁGRAFO 1. El original del manifiesto de Carga enviado por medios electrónicos, ópticos o similares, tales como Intercambio Electrónico de Datos, EDI, Internet, correo electrónico, télex o telefax, podrá ser portado por el conductor durante el recorrido y surte los efectos del original.(...)."

Entonces, este sustenta el transporte de mercancías; ante las diferentes autoridades, significa esto que recae; esencialmente durante el trayecto que recorre la mercancía, a través de las carreteras del país; es decir que aclara el nexo entre los extremos contractuales; y de esa forma determinar la responsabilidad sobre la mercancía.

Ahora, en el caso en concreto, se establece que la Superintendencia de Puertos y Transporte; inspecciona, vigila y controla; la totalidad de la operación de transporte, y no solo el Despacho que realice la empresa, toda vez que la misma, está propensa a diferentes aconteceres propios del transporte; durante el trayecto de la mercancía a través del territorio nacional.

Consecuentemente, es mediante la habilitación que realiza el Estado a través del Ministerio de Transporte; que éste puede ejercer control sobre la empresa que preste el servicio público terrestre automotor de carga; transporte que no solo se presta dentro de la ejecución de una sola obligación contractual; sino en el desarrollo de múltiples obligaciones; es decir, tanto el despacho hacia el destino de la mercancía; como todo su viaje y final entrega al destinatario de la misma.

Es por ello, que no basta probar una sola actividad dentro de la particularidad del transporte; como lo demuestra el manifiesto de carga, sino que la actividad probatoria de la empresa debe ser de tal forma, que demuestre ampliamente que se llevó a cabo un transporte completo; ajustado al ordenamiento legal, en especial a la normatividad propia del transporte de carga.

En lo concerniente al estudio de la remesa terrestre de carga N° 5681 aportada, documentos que sustenta el manifiesto de carga; el otro documento aportado; se encuentra descrito en el *artículo 2.2.1.7.5.5 del decreto* 1079 de 2015:

"(...) ARTÍCULO 2.2.1.7.5.5. Remesa terrestre de carga. Además del manifiesto de carga, el transportador autorizado está obligado a expedir una remesa terrestre de carga de acuerdo con lo señalado en los artículos 1018 y 1019 del Código de Comercio, en la cual constarán las especificaciones establecidas en el artículo 1010 del mismo código, proporcionadas por el remitente, así como las condiciones generales del contrato de transporte. (...)" (Subrayado fuera de texto)

Bajo ese entendido; la remesa no es un documento único y suficiente dentro del transporte de las mercancías que requieran la expedición del manifiesto

de carga; en ese sentido es importante recalcar que no se constituye en plena prueba para la administración, ya que esta se expide al principio de la prestación del servicio de transporte, y por ende no se establece si se mantuvieron dichas condiciones durante todo el trayecto.

De acuerdo a lo indicado; no logra la empresa demostrar por medio del documento aportado; que desarrolló toda la actividad comercial bajo esos parámetros expuestos, puesto que no se demostró la totalidad de la operación transportadora llevada a cabo.

En relación con el Plan de Ruta y copia de la trazabilidad del automotor, este Despacho indica que ésta solo logra demostrar que el vehículo cumplió con el trayecto trazado para el cumplimiento del contrato de transporte realizado; es decir que efectivamente pase por los lugares determinados; y no ejecute de forma diferente a lo pactado la actividad comercial.

Ahora, es necesario establecer que los documentos allegados a la presente actuación administrativa, relacionados con los datos propios y técnicos del vehículo de placas SPT-396 y las calidades y características del conductor; son pruebas consideradas inconducentes e impertinentes, toda vez que los datos de los mismos no son el medio probatorio, para determinar la existencia de sobrepeso o las condiciones en las cuales la empresa pactó el transporte de mercancías realizado el día 26 de Octubre de 2015.

En relación con la prueba sobre el RUNT; con el cual se demuestra la capacidad total de la carga; este Despacho considera tal prueba inconducente, toda vez que si bien la misma demuestra la cantidad de carga, no prueba que la empresa haya mantenido las condiciones propias del trayecto, de acuerdo a las disposiciones propias del transporte de carga por carretera.

De otra forma, aporta el tiquete de báscula N° 43645 de 23 de Octubre de 2015 el cual indica que el peso bruto es de 47.540 kilogramos, sin embargo no demuestra en qué condiciones se despachó, pues el mismo es de dos días antes de la detección de la infracción.

Aunado a la valoración anterior, se observa en el tiquete de bascula de la zona franca de barranquilla n° 0001297539 se observa que en el mismo solo se indica la tara del automotor, el cual difiere de la información reportada dentro del manifiesto de carga llegado a la presente actuación administrativa.

En lo concerniente al oficio dirigido hacia el Ministerio de Transporte; para que certifique la veracidad de la información reportada; este Despacho indica que dicha prueba es impertinente e inconducente; toda vez que al allegar la empresa la prueba documental que permitió endilgar responsabilidad sobre la empresa de transporte; reafirmó las condiciones se sustentó la operación de transporte.

En cuanto a las manifestaciones acerca, del estado de las básculas ubicadas en el territorio nacional, es preciso indicar que la Delegada de Tránsito y Transporte; no es la entidad competente respecto de los procesos

técnicos y administrativos que se surtan ante ellas; por tanto se acoge a se acoge a lo dispuesto por el artículo 11 de la Resolución 4100 de 2004 que indica:

> *"(...) las disposiciones sobre pesos por eje y peso bruto vehicular exclusivamente serán controladas mediante el pesaje de los vehículos en basculas diseñadas y construidas para tal fin, las cuales deberán tener la respectiva certificación del centro de metrología de la Superintendencia de Industria y Comercio, SIC, de acuerdo con el Sistema nacional de Normalización, Certificación y metrología (...)"*

Actualmente dichas funciones fueron asignadas Al ORGANISMO NACIONAL DE ACREDITACION DE COLOMBIA ONAC, de acuerdo a lo dispuesto en el Decreto 4738 de 2008, de acuerdo al régimen de Transición propuesto en el articulo 5 numeral 3. Funciones confirmadas mediante Resolución 1471 de 2014. Por lo anterior, si se tenía algún reclamo sobre el funcionamiento de la báscula, acerca de las certificaciones de calibración y/o procedimientos de las Básculas o demás procesos o sujetos involucrados en el mantenimiento y calibraciones, la investigada debió elevar queja ante la entidad encargada, ya que esta información sobresale de la órbita de la competencia de esta Delegada.

No obstante, si la empresa investigada, desea conocer la información en relación con la calibración de las básculas; la Superintendencia de Puertos y Transporte habilitó para conocimiento del Gremio el link http://www.supertransporte.gov.co/index.php/la-entidad/363-cert-basculas.

Esta prueba, se reitera es inconducente, toda vez que el objeto de la presente actuación administrativa, no versa acerca de las condiciones técnicas de los instrumentos de medición ubicados en el territorio nacional, sino sobre la diligencia y las actuaciones propias de las empresas habilitadas para prestar el servicio de carga por carretera; de acuerdo a las obligaciones adquiridas en gracia de la celebración del contrato de transporte.

En relación con la solicitud de designación del auxiliar de justicia este Despacho considera esta prueba inconducente, dado que dentro del expediente obran documentales con fuerza probatoria de documento autentico, es por ello que designar un auxiliar de la justicia para determinar el daño antijurídico que pudo sufrir en Estado, no procede toda vez que en las funciones administrativas de este Despacho, no se llevan a cabo por el daño producido sino por el amparo a bienes jurídicos de los demás administrados, y es así como se protegen los intereses colectivos de los particulares del Territorio Nacional.

Efectivamente la imposición de la sanción administrativa no recae sobre el daño que haya sufrido la infraestructura, sino sobre los bienes jurídicos de especial protección que debe proteger de las conductas no ajustadas que se pueden presentar dentro del gremio transportador; tal como lo ha indicado la Corte Constitucional *"(...) es través del derecho administrativo sancionador se pretende garantizar la preservación y restauración del ordenamiento jurídico,*

mediante la imposición de una sanción que no sólo repruebe sino que también prevenga la realización de todas aquellas conductas contrarias al mismo. Se trata, en esencia, de un poder de sanción ejercido por las autoridades administrativas que opera ante el incumplimiento de los distintos mandatos que las normas jurídicas imponen a los administrados y aún a las mismas autoridades públicas (...)" [3] Es por ello que designar un auxiliar que determine el daño; no aportaría elementos que desvirtúen la responsabilidad de la empresa dentro del sobrepeso presentado en el transporte de mercancías del día 26 de Octubre de 2015.

2. En relación con la falsa motivación alegada por el recurrente, se afirma que la investigación se inició en base al Informe de Infracción de Transporte cual es un documento autentico de acuerdo a lo previsto en los artículos 243, 244 y 257 del Código General del Proceso que rezan:

> *"(...) ARTÍCULO 243. DISTINTAS CLASES DE DOCUMENTOS. Párrafo 2 "Los documentos son públicos o privados. Documento público es el otorgado por el funcionario público en ejercicio de sus funciones o con su intervención. Así mismo, es público el documento otorgado por un particular en ejercicio de funciones públicas o con su intervención. Cuando consiste en un escrito autorizado o suscrito por el respectivo funcionario, es instrumento público; cuando es autorizado por un notario o quien haga sus veces y ha sido incorporado en el respectivo protocolo, se denomina escritura pública".*
>
> *ARTÍCULO 244. DOCUMENTO AUTÉNTICO. "Es auténtico un documento cuando existe certeza sobre la persona que lo ha elaborado, manuscrito, firmado, o cuando exista certeza respecto de la persona a quien se atribuya el documento.*
>
> *Los documentos públicos y los privados emanados de las partes o de terceros, en original o en copia, elaborados, firmados o manuscritos, y los que contengan la reproducción de la voz o de la imagen, se presumen auténticos, mientras no hayan sido tachados de falso o desconocidos, según el caso*
>
> *ARTÍCULO 257. ALCANCE PROBATORIO. Los documentos públicos hacen fe de su otorgamiento, de su fecha y de las declaraciones que en ellos haga el funcionario que los autoriza.*
> *Las declaraciones que hagan los interesados en escritura pública tendrán entre estos y sus causahabientes el alcance probatorio señalado en el artículo 250; respecto de terceros se apreciarán conforme a las reglas de la sana crítica (...) "*

La presunción de autenticidad hace referencia a la certeza existente sobre la persona que ha elaborado el documento, figura que encuentra sustento en el artículo 83 de la Constitución Política que indica: *"Las actuaciones de los*

3 Corte Constitucional, Magistrado Ponente, GABRIEL EDUARDO MENDOZA MARTELO. Referencia: expediente D-7928, Sentencia 401 de 2010 del veintiséis (26) de mayo de dos mil diez (2010)

particulares y de las autoridades públicas deberán ceñirse a los postulados de buena fe, la cual se presumirá en todas las gestiones que aquellos adelanten ante éstas". De igual manera, el artículo 54 del Decreto 3366 de 2003 señala; los agentes de control levantaran las infracciones a las normas de transporte en el formato que para efecto reglamentará el Ministerio de Transporte y, que este informe se tendrá como prueba para el inicio de la investigación administrativa correspondiente.

En el caso sub judice; se extrae del Informe Único de Infracción de Transporte N° 399964 de 26 de Octubre de 2015; en su casilla 16 Observaciones; lo siguiente:

> *"(...) lleva 90 kilos de sobrepeso según tiquete de báscula N° 000473 lleva crudo Guía N° 184-00047393-0 no se realiza trasbordo por el tipo de carga se entregan todos los documentos. (...)"*

Bajo ese supuesto; es necesario establecer que el agente de Tránsito y Transporte suscribe y adhiere el contenido del tiquete de báscula; dentro del Informe Único de Infracción de Transporte; es decir que el documento expedido en el Instrumento de medición; es ratificado con la rúbrica del funcionario.

Sin embargo; es la empresa la que debe mostrar de manera suficiente, su ausencia de responsabilidad en el despacho realizado en el automotor presuntamente infractor, de acuerdo a la prueba que la administración le da a conocer; es decir que no se incurre en una falsa motivación al no indicar una sola conducta, debido a que de acuerdo al Informe Único de Infracción de Transporte, la comisión de la infracción puede obedecer a diferentes móviles de responsabilidad.

3. En relación con la nulidad propuesta, debido al diligenciamiento del IUIT; este Despacho observa que la misma no procede, ya que dentro del documento, no se encuentran enmendaduras; ni correcciones en los datos diligenciados.

Así mismo, se observa; como ya se indicó anteriormente, dentro de la casilla 16 Observaciones; que se indicó claramente la empresa que expidió el manifiesto de carga, diligenciado *"CARIBBSA PORT NIT 806.004.895-7"* siendo ésta la empresa que expidió el manifiesto de carga.

Igualmente, se acota que de acuerdo a la naturaleza de la mercancía, no se realizó el correspondiente trasbordo, y prueba de ello es la ausencia del tiquete de báscula de verificación; con el cual se permitiría continuar con el trayecto, como ya quedó probado dentro de la presente actuación administrativa, dado que la empresa admite la expedición de los documentos que sustentan la operación de transporte.

4. Acerca de la aplicación del principio de inocencia; este Despacho precisa que la empresa debe demostrar que actuó de forma activa dentro de la totalidad de la operación de transporte, por tanto no puede la Administración llegar a la certeza sobre las condiciones en las cuales la

empresa habilitada, permitió y demás; que se llevara a cabo el transporte de mercancías; en los siguientes términos:

> *"(...) La presunción de inocencia va acompañada de otra garantía: "el in dubio pro administrado", toda vez que si el Estado no cumple con la carga probatoria que le corresponde y existen dudas razonables respecto de la responsabilidad de quien está siendo objeto de investigación, la única respuesta posible es la exoneración.*
>
> *No obstante lo anterior, es indispensable señalar que los principios de presunción de inocencia y de "in dubio pro administrado", admiten modulaciones en derecho administrativo sancionatorio que incluso podría conducir a su no aplicación, es decir procedimientos administrativos sancionatorios en los que se parte de la regla inversa: se presume la culpabilidad, de forma tal que la carga de la prueba se desplaza al presunto infractor y para que éste no sea declarado responsable debe demostrar durante la actuación administrativa que actuó diligentemente o que el acaecimiento de los hechos se dio por una causa extraña (fuerza mayor, caso fortuito o intervención de un tercero). No se trata de un régimen de responsabilidad objetiva sino de una reasignación de la carga probatoria, la responsabilidad sigue siendo subjetiva porque como se desprende de lo afirmado existe la posibilidad de exoneración comprobando un comportamiento ajustado al deber objetivo de cuidado[4]. (...)"*

Es entonces propio, precisar que la administración ha permitido que la vigilada, se pronunciara dentro de las oportunidades procesales, y demostrara su diligencia y encadenado a ello, su inocencia frente a los cargos propuestos por la Delegada, lo cual no sucedió en el presente caso, puesto que las pruebas aportadas por la misma, no lograron demostrar de manera efectiva, el correcto actuar dentro de sus obligaciones como empresa habilitada para el transporte terrestre automotor de carga.

5. En relación con el nexo jurídico de responsabilidad para la adecuación de la conducta, este Despacho indica que el Decreto 1079 de 2015 "*por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector.*" Es la normatividad que aplica en el caso de las empresas cuya habilitación otorgada por el Ministerio obedece a la modalidad de carga; puesto que fue expedido en ejercicio de las facultades propias de la ley 336 de 1996; en ese orden de ideas dispone en los términos de la legalidad, el sujeto que desarrollará plenamente dicho servicio público.

> *"(...) ARTÍCULO 2.2.1.7.3. Servicio público de transporte terrestre automotor de carga. Es aquel destinado a satisfacer las necesidades generales de movilización de cosas de un lugar a otro, en vehículos automotores de servicio público a cambio de una remuneración o precio, <u>bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad,</u>*

[4] Cfr. Corte Constitucional. Sentencia C – 595 del 27 de julio de 2010. M. P. Jorge Iván Palacio Palacio.

excepto el servicio de transporte de que trata el Decreto 2044 del 30 de septiembre de 1988. (...)" (Subrayado fuera de texto)

En ese sentido, la simple interpretación de la disposición jurídica, nos remite a endilgar responsabilidad sobre la empresa a la cual el Ministerio de Transporte le delegó la responsabilidad de transportar mercancías dentro del territorio nacional; todo ello en el marco del transporte como servicio público esencial en el Estado.

Bajo esas precisiones; la que debe responder por la cantidad de mercancía transportada es la empresa habilitada por el Ministerio de Transporte; puesto que el Estado pone a su disposición las carreteras el país y supervisa el peso o volumen de las mercancías; a través de los instrumentos de medición ubicados para tal fin.

Así las cosas, no le otorga razón este Despacho, al recurrente, al solicitar la aplicación del artículo 9 de la ley 105 de 1993; toda vez que desde ningún punto de vista, puede la empresa transportadora, escudarse en el hecho de un tercero, en este caso el remitente o generador de la carga, ya que quien tiene la responsabilidad frente al Estado es la empresa legalmente habilitada por éste para la prestación del servicio público esencial de transporte de carga, lo que la coloca en una posición especial, ya que es a ésta a quien se le ha encomendado la responsabilidad de prestar dicho servicio y dada la connotación que tienen los servicios públicos, al ser una actividad económica que compromete la satisfacción de las necesidades básicas de la población, y por ello mismo la eficacia de ciertos derechos fundamentales, la intervención del Estado en la actividad de los particulares que asumen empresas dedicadas a este fin es particularmente intensa, y su prestación se somete a especial regulación y control; obligaciones que claramente no tiene el remitente con el Estado, dada la diversidad de actividades económicas que desarrollan.

Adicionalmente, se precisa que es la empresa de transporte terrestre automotor; la que decide el vehículo adecuado para la prestación del servicio; por tanto es ésta la pacta las condiciones económicas del contrato de transporte; en ese sentido el propietario coloca a disposición de la empresa el vehículo; y posteriormente es el conductor el encargado de la guarda de los bienes transportados; hasta que arriben al destinatario.

Ahora, la vinculación de propietarios, poseedores o tenedores de los vehículos a las investigaciones iniciadas contra las empresas de transporte, el Consejo de Estado en sentencia proferida por la Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, con ponencia de la Doctora Martha Sofía Sanz Tobón, en el expediente 110010324000 2004 00186 01, el 24 se septiembre de 2009, afirmó:

"(...) El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga al transporte público, implica la prelación del interés general sobre el particular, esencialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios,

conforme a los derechos y obligaciones que se dispongan para cada modo de transporte.

Sin embargo, teniendo en cuenta el principio constitucional que indica que los particulares sólo son responsables ante las autoridades por infringir la Constitución Política y las leyes, el principio de legalidad consagrado en el artículo 29 de la Constitución Política que dispone que el debido proceso se debe aplicar a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas, que toda persona se presume inocente y que el Gobierno Nacional ejerce la potestad reglamentaria para la debida ejecución de las leyes, pero que no puede excederla, encuentra la Sala que las conductas por las cuales se sanciona a los propietarios, poseedores, tenedores y los conductores relacionadas en las disposiciones acusadas por el actor, esto es en los artículos 15, 16, 21 y 22, no están soportadas o tipificadas en la ley.

Sobre el particular la Sala prohíja el concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del 16 de octubre de 2002, rad. N° 1.454, M.P. Dra. Susana Montes de Echeverri, que en la parte pertinente dice:

> *"De conformidad con el capítulo noveno de la Ley 336 de 1996,... Las autoridades administrativas de transporte,...en ejercicio de la función de control y vigilancia que la Constitución y la ley les atribuye – como función presidencial podrán, como facultad derivada, imponer a quienes violen las normas a las que deben estar sujetos, según la naturaleza y la gravedad de la falta, las <u>sanciones tipificadas por la ley</u>, cuando se realicen o verifiquen los supuestos fácticos previstos por el legislador para su procedencia, supuestos que determinan y limitan la competencia de las autoridades administrativas de control y vigilancia".*

La solidaridad entre la empresa de servicio público de transporte, el propietario del vehículo y el conductor, que contempla el artículo 991 del C.Co, hace relación a las obligaciones que nacen del contrato de transporte o del contrato laboral que son privados y ley para las partes que se rigen en por la autonomía de la voluntad privada, por supuesto, sin perjuicio del acatamiento que se debe tener respecto de las normas de orden público.

En esa medida el acto está viciado de nulidad, lo que impone acceder a las pretensiones de la demanda, pues ciertamente el Gobierno al expedir la norma censurada excedió la potestad reglamentaria, por lo que la Sala declarará la nulidad de los artículos 15, 16, 21 y 22 del Decreto 3366 de 2003, porque como ya se dijo, si bien <u>la ley</u> ha señalado los sujetos que en materia de transporte público son sancionables y las sanciones que se pueden imponer, <u>no ha tipificado o descrito la conducta que es sancionable respecto de los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte público terrestre automotor</u> colectivo de pasajeros y mixto del radio de

acción metropolitano, distrital o municipal, ni de pasajeros en vehículo taxi. (Subrayado del suscrito)

Bajo estas circunstancias, si nos atenemos a la jurisprudencia sentada por el Consejo de Estado en esta materia, no podríamos iniciar investigación administrativa o vincular a las ya iniciadas a los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte público terrestre automotor en ninguna de sus modalidades, ya que la interpretación que hace el Consejo de Estado respecto de estos sujetos, se hace extensiva a propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de todas las modalidades de transporte, porque la Ley 336 de 1996 no tipificó las conductas que son sancionables respecto de los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte público terrestre automotor de ninguno de los modos de transporte. Así las cosas, queda claro que al no vincular a los propietarios o conductores de los vehículos, no se está violando el principio de igualdad, y por el contrario, si se estaría atentando contra el principio de legalidad, al no tener estos tipificadas las conductas constitutivas de infracción a las normas de transporte.

El Despacho trae a colación un pronunciamiento acerca de la responsabilidad que recae en la empresa de transporte, veamos:

"(...) DE LA RESPONSABILIDAD DE LA EMPRESA PRESTADORA DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR -Culpa in vigilando. Culpa in eligendo - Teoría del riesgo creado o riesgo beneficio - Régimen de responsabilidad objetiva - Responsabilidad directa, Responsabilidad indirecta.

"En el Código Civil regulan el tema de la responsabilidad civil extracontractual por el hecho ajeno. Este tipo de responsabilidad civil es la que se imputa por disposición de la ley a una persona que a pesar de no ser la causante inmediata del daño, está llamada a repararlo por la presunción de culpa que sobre ella pesa, la cual, según un sector de la doctrina acogido por nuestro ordenamiento civil, se funda en el incumplimiento del deber de vigilar, elegir o educar –culpa in vigilando, culpa in eligendo- al causante inmediato del daño, con quien de acuerdo con los supuestos previstos en las normas, tiene una relación de cuidado o dependencia.

El entendimiento de la modalidad de responsabilidad por el hecho ajeno ofrece alguna discusión en la doctrina, como quiera que bajo una comprensión más compleja se suele sostener que la responsabilidad en estos casos no tiene origen en la conducta de un tercero - responsabilidad indirecta-, sino en el incumplimiento del deber propio - responsabilidad directa -, cual es en cada caso el de vigilar, elegir o educar y que vendría a constituir la causa inmediata del daño.

Al margen de esta discusión y de los diferentes alcances que se dejan expresados en esta providencia, se observa que la responsabilidad por el hecho ajeno tiene un fundamento común en la necesidad ponderada por el legislador dentro de su amplia potestad de configuración política, de garantizar a la víctima la reparación del daño, en consideración a la

previsible incapacidad física o patrimonial de quien lo ocasiona en forma inmediata y la relación de dependencia o cuidado de éste con el civilmente responsable. Fundamento que a la postre no sufre alteración alguna si la institución jurídica es entendida bajo un régimen de responsabilidad objetiva o uno de culpa presunta, o acaso razonada como responsabilidad directa o indirecta"

"En nuestro régimen, en todo caso, la presunción de culpa comporta un reproche a la permisividad, tolerancia o negligencia de la persona que por tener bajo su cuidado o dependencia a otra, ostenta lo que en el argot jurídico se denomina una "posición de garante" "y, por ello, el deber de tratar de impedir que aquél actúe ocasionando daños a terceros con su conducta. Así estructurado, es lo cierto que la lectura de la norma a pesar de la presunción que conlleva parecería exigir la prueba de la culpa del causante mediato frente a lo cual la doctrina nacional propone que tan sólo sea necesaria la prueba de la culpa del directamente responsable"

Por su parte la Honorable Corte Suprema de Justicia aduce:

"(...) La responsabilidad, en uno y otro caso, surge de la presunción de que quien tiene a su cargo al causante directo del daño, no ejerce en forma adecuada el deber de vigilancia y control, luego subordinación y vigilancia son elementos propios de esta forma de responsabilidad civil.

De igual forma existe tal presunción para el "guardián" de ciertas actividades consideradas como peligrosas y para el "custodio" del instrumento mediante el cual éstas se realizan, debido al riesgo que entraña para terceros la utilización de determinados bienes en su ejecución, como acontece por ejemplo en la conducción de vehículos automotores; responsabilidad consagrada en el artículo 2356 de la Codificación Sustantiva Civil.

La guarda, vale decir, el poder de mando sobre la cosa, que se materializa tanto en la capacidad de dirección, manejo y control, como cuando de ella se obtiene lucro o provecho económico, de la cual deriva la presunción de responsabilidad civil, puede ser material o jurídica, sin que resulte relevante si se es o no propietario del bien sobre el que aquella se ejerce.

De igual forma, esta Corporación en su Sala Civil se ocupó de definir el contenido y alcance del concepto de "guardián" en actividades peligrosas, así como la posibilidad de que exista una "guarda compartida" entre la empresa transportadora y el propietario del automotor con el cual se ejerce aquella, en un caso donde se discutía la responsabilidad civil de las sociedades transportistas cuyo negocio es operar y explotar los vehículos que de otras personas vinculan, al respecto señaló;

Y sobre este particular, propicio al caso ventilado, la jurisprudencia colombiana, de antaño, acuñó la concepción del guardián del bien con el que se cumple dicha actividad, planteando que es la persona "(....) física o moral que, al momento del percance, tuviere sobre el instrumento generador del daño un poder efectivo e independiente de dirección, gobierno o control, sea o no dueño, y siempre que en virtud de alguna circunstancia de hecho no se encontrare imposibilitado para ejercitar ese poder" (G.J. T. CXLII, pág. 188).

Tendencia que, así mismo, dejó reseñada en el siguiente texto: "Desde luego haya que advertir que al momento de verificar contra quién se dirige la demanda de responsabilidad civil derivada del ejercicio de las actividades peligrosas, la cuestión debe ser examinada según quienes sean sus guardianes, perspectiva desde la cual se comprenden por pasiva todas aquellas personas naturales o jurídicas de quienes se pueda predicar potestad, uso, mando, control o aprovechamiento efectivo del instrumento mediante el cual se realizan aquéllas actividades"

Situación bien diferente es la de la empresa de transporte a la cual se encuentra inscrito el vehículo con el cual se causa el daño, pues como lo tienen bien definido las Salas de Casación Penal y Civil de la Corte, en tales eventos la persona jurídica debe responder civilmente "en cuanto afiliadoras para la prestación regular del servicio a su cargo, independientemente de que no tengan la propiedad del vehículo respectivo, ostentan el calificativo de guardianas de las cosas con las cuales se ejecutan las actividades propias de su objeto social, "no sólo porque obtienen aprovechamiento económico como consecuencia del servicio que prestan con los automotores así vinculados sino debido a que, por la misma autorización que le confiere el Estado para operar la actividad, pública por demás, son quienes de ordinario ejercen sobre el automotor un poder efectivo de dirección y control, dada la calidad que de tenedoras legítimas adquieren a raíz de la afiliación convenida con el propietario o poseedor del bien, al punto que, por ese mismo poder que desarrollan, son las que determinan las líneas o rutas que debe servir cada uno de sus vehículos, así como las sanciones a imponer ante el incumplimiento o la prestación irregular del servicio, al tiempo que asumen la tarea de verificar que la actividad se ejecute previa la reunión integral de los distintos documentos que para el efecto exige el ordenamiento jurídico y las condiciones mecánicas y técnicas mediante las cuales el parque automotor a su cargo debe disponerse al mercado." (Subrayado de la Sala)."

De acuerdo a lo planteado anteriormente, la empresa es la que debe responsabilizarse de las conductas propias de los sujetos que estén a su cargo, dentro de cada operación de transporte realizada, de acuerdo a la ejecución de su actividad comercial; y en el caso sub judice; verificar que al terminar vinculo alguno como lo afirma en su escrito de defensa; el propietario realice las acciones necesarias, para que no se pueda determinar nexo jurídico alguno sobre el automotor; y de esa manera desvirtuar responsabilidad alguna.

6. Respecto de las facultades para graduar la sanción, 3366 de 2003 y la gradualidad; las facultades para graduar la sanción, y la proporcionalidad con la cual se impuso la sanción; este Despacho no comparte la afirmación de la defensa, en lo referente a la ilegalidad; teniendo en cuenta que la ley 489 de 1998 determino que las Superintendencias son organismos creados por la ley, que cumplen funciones de inspección y vigilancia atribuidas por la ley, y que la dirección de estas estará a cargo del Superintendente, igualmente el Decreto 101 de 2000 determino que por medio del principio de Delegación determino que dentro de las funciones del Supertransporte están:

> *"(...) Artículo 44. FUNCIONES DELEGADAS EN LA SUPERTRANSPORTE. La Supertransporte cumplirá las siguientes funciones:*
> *1. Velar por el desarrollo de los principios de libre acceso, calidad y seguridad, en la prestación del servicio de transporte.*
> *2. Inspeccionar, vigilar y controlar el cumplimiento de las normas internacionales, leyes, decretos, regulaciones, reglamentos y actos administrativos que regulen los modos de transporte, y aplicar las sanciones correspondientes, en los casos en que tal función no esté atribuida a otra autoridad.*
> *3. Inspeccionar, vigilar y controlar el cumplimiento de las normas nacionales de tránsito, y aplicar las sanciones correspondientes, en los casos en que tal función no esté atribuida a otra autoridad. (...)"*

Aunado a lo anterior., el decreto 1016 de 2000; *"por el cual se modifica la estructura de la Superintendencia de Puertos y Transporte"* reafirma las funciones propias y específicas de la entidad; disponiendo lo siguiente:

> *"(...) Artículo 4°. Funciones. La Superintendencia de Puertos y Transporte, además de las previstas en la Ley 01 de 1991, ejercerá las siguientes funciones:*
> *[...]*
> *4. Inspeccionar, vigilar y controlar el cumplimiento de las normas nacionales de tránsito y aplicar las sanciones correspondientes, en los casos en que tal función no esté atribuida a otra autoridad*
> *(...)*
> *Artículo 14. Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte. Son funciones de la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte las siguientes:*
> *[...]*
> *13. Imponer las sanciones y expedir los actos administrativos a que diere lugar en desarrollo de la labor de inspección, control y vigilancia en materia de tránsito y transporte. (...)"*

De acuerdo a lo anterior, se hace necesario señalar que ciertamente la descripción de las conductas que constituyen infracciones de transporte y más específicamente la que establece el sobrepeso como contravención está

consagrada en la Ley 336 de 1996, norma que tiene plena vigencia y por tanto plenos efectos jurídicos.

CAPÍTULO NOVENO
Sanciones y procedimientos

"Artículo 46. Con base en la graduación que se establece en el presente artículo, las multas oscilarán entre 1 y 2.000 salarios mínimos mensuales vigentes teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción y procederán en los siguientes casos:
a) *(...)*
b)
c)
d) *<Literal modificado por el artículo 96 de la Ley 1450 de 2011. El nuevo texto es el siguiente:>En los casos de incremento o disminución de las tarifas de prestación de servicios no autorizados, o cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso o carga,*
e) *(...)*
Parágrafo. Para la aplicación de las multas a que se refiere el presente artículo se tendrán en cuenta los siguientes parámetros relacionados con cada Modo de transporte:
a) Transporte Terrestre: de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes;(...)"

Como vemos, la conducta está tipificada como contravención en la Ley 336 de 1996, la cual también, estatuye la correspondiente sanción por el hecho del sobrepeso. Sin embargo debe distinguirse que la consagración de las correspondientes sanciones a las conductas que previamente se han establecido como contravenciones, las cuales igualmente, están establecidas, para el caso en concreto, en el literal d) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996. En este orden de ideas, el Decreto 3366 de 2003, es un desarrollo reglamentario que fijó unos marcos de sanción respecto a las conductas aludidas en la Ley 336 de 1996 para el caso concreto el sobrepeso, sin tener en cuenta que la misma ley tenía expresamente consagrada la sanción a imponer en los eventos de la conducta aquí investigada.

Conforme a lo anterior, esta entidad se encuentra facultada para aplicar las sanciones correspondientes, es decir, aplicar lo establecido en el capitulo IX del Estatuto Nacional del Transporte, en vista de lo anterior se expidió la circular para graduar las sanciones de acuerdo a cada caso especifico, es decir, la sanción que procederá para los camiones, tracto-camiones con semirremolque en concordancia con el sobrepeso al momento de pasar por la estación de pesaje o bascula camionera. Con todo lo anterior, se reafirma que la Superintendencia de Puertos y Transporte no ha se ha extralimitado en sus funciones; pues la misma ley establece las sanciones a imponer desde 1 SMLMV hasta los 700 SMLMV.

Por ende se expidió el nuevo criterio de gradualidad alegado por la recurrente, sobre el oficio 20118100074403 sobre *"justificación y adopción de tabla de criterios graduación sanciones por sobrepeso"*; este Despacho indica que la Superintendencia de Puertos y Transporte expidió un nuevo oficio No. 20168000006083 de 18 de Enero de 2016 acorde a lo dispuesto en la resolución 4100 de 2004, modificada por la resolución 1782 de 2009, en el cual indica:

> "(...) *Con el objetivo de poner en sintonía, esta Superintendencia con los cambios económicos y sociales que atraviesa el país, se hace necesario replantear y fijar nuevos lineamientos para la imposición de sanciones que versan sobre el transporte de carga con peso superior al autorizado. Para tal efecto, es necesario modificar los criterios establecidos en el memorando N° 20118100074403 de 14 de Septiembre de 2011 con el cual se justificó y se realizó la adopción de criterios de graduación de sanciones por sobrepeso. (...)*
>
> *En ese horizonte, se reitera el principio de proporcionalidad cumple dos funciones i) en primer lugar sirve de criterio de acción, esto es; como sustento de las actuaciones de los distintos órganos del Estado, el cual se realiza con su observancia y aplicación a cada caso concreto ii) en segundo lugar es un criterio de control, pues debe adoptarlo el juez para efectos de evaluar la proporcionalidad de la respectiva actuación administrativa*
>
> *Es así como el principio de proporcionalidad exige un juicio ex-ante y otro ex-post en relación con la decisión administrativa, más aún, cuando se trata del ejercicio de una potestad de naturaleza sancionatoria*
>
> *De otra parte, la discrecionalidad es también un criterio que se debe tener en cuenta para la graduación de las sanciones, en el caso que nos ocupa por el transporte de carga con peso superior al autorizado, dado que la norma da a la fallador la facultad para elegir entre un mínimo y un máximo de rangos para imponer la sanción (....)"*

Bajo estas circunstancias, las normas establecidas por la entidad no resultan desproporcionadas, si se tiene en cuenta la clase de bienes jurídicos de rango constitucional y fundamental que en realidad se ampara y que van desde la seguridad de las personas usuarias de la red vial nacional, hasta la misma vida de estas, y de todos los habitantes del territorio nacional.

En este orden de ideas, toda vez que el la empresa OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S. CARIBBSA PORT. no logró demostrar que no cometió la infracción impuesta a través de los medios probatorios aportados y obrantes en el expediente, se ha de confirmar la Resolución 029224 del 30 de Junio de 2017 mediante la cual fue sancionada.

En mérito de lo expuesto, esta Delegada,

RESUELVE

ARTICULO PRIMERO: Confirmar en todas sus partes la Resolución No. 029224 del 30 de Junio de 2017 con la cual se falla una investigación administrativa adelantada contra la empresa OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S. CARIBBSA PORT, identificada con NIT No. 806.004.895-4, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva del presente acto.

ARTICULO SEGUNDO: Conceder el recurso de apelación solicitado por la sancionada y envíese el expediente al despacho del Superintendente de Puertos y Transporte para lo de su competencia.

ARTÍCULO TERCERO: Comunicar el contenido de la presente resolución por conducto de la Secretaria General de la Superintendencia de Puertos y Transporte al Representante Legal y/o quien haga sus veces de la empresa OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S. CARIBBSA PORT, identificada con NIT No. 806.004.895-4, en su domicilio principal en la ciudad de BOGOTA, D.C. / BOGOTA, en la CALLE 99 No. 9A-45 OF40, ó en la ciudad de CARTAGENA / BOLIVAR en la CALLE 99 No. 9A-45 OF40,de conformidad con los artículos 66 y 67 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. Copia de la comunicación, deberá ser remitida a la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor para que forme parte del respectivo expediente.

Dada en Bogotá D. C, a los 4 2 7 3 8 0 4 SEP 2017

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE,

LINA MARÍA MARGARITA HUARI MATEUS
Superintendente Delegado de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor

Revisó: Coordinador Grupo de Investigaciones IUIT
Proyectó: Laura Gutiérrez
C:\Users\LAURAGUTIERREZ\Documents\RECURSOS\7 Recursos\REC REPOSICIÓN OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE COD 560.doc

Registro Mercantil

La siguiente información es reportada por la cámara de comercio y es de tipo informativo.

Razón Social	**OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S. - CARIBBSA PORT S.A.S.**
Sigla	
Cámara de Comercio	BOGOTA
Número de Matrícula	0002129001
Identificación	NIT 806004895 - 7
Último Año Renovado	2017
Fecha Renovación	20170331
Fecha de Matrícula	20110808
Fecha de Cancelación	20170822
Fecha de Vigencia	99991231
Estado de la matrícula	MATRÍCULA CANCELADA POR TRASLADO DE DOMICILIO
Tipo de Sociedad	SOCIEDAD COMERCIAL
Tipo de Organización	SOCIEDAD ANONIMA
Categoría de la Matrícula	SOCIEDAD ó PERSONA JURIDICA PRINCIPAL ó ESAL
Total Activos	1609287421.00
Utilidad/Perdida Neta	-20054450.00
Ingresos Operacionales	0.00
Empleados	8.00
Afiliado	No

Actividades Económicas

* 5224 - Manipulacion de carga
* 4923 - Transporte de carga por carretera

Información de Contacto

Municipio Comercial	CARTAGENA / BOLIVAR
Dirección Comercial	CALLE 99 No. 9A-45 OF401
Teléfono Comercial	7957110
Municipio Fiscal	BOGOTA, D.C. / BOGOTA
Dirección Fiscal	CALLE 99 No. 9A-45 OF401
Teléfono Fiscal	7957111
Correo Electrónico	contabilidad@caribbsaport.com

Información Propietario / Establecimientos, agencias o sucursales

Tipo Id.	Número Identificación	Razón Social	Cámara de Comercio RM	Categoría	RM	RUP	ESAL	RNT
		CARIBBSA PORT	CARTAGENA	Sucursal				
		OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A CARIBBSA PORT	CARTAGENA	Establecimiento				

Página 1 de 1 Mostrando 1 - 2 de 2

Ver Certificado de Existencia y Representación Legal

Ver Certificado de Matrícula Mercantil

Representantes Legales

Nota: Si la categoría de la matrícula es Sociedad ó Persona Jurídica Principal ó Sucursal por favor solicite el Certificado de Existencia y Representación Legal. Para el caso de las Personas Naturales, Establecimientos de Comercio y Agencias solicite el Certificado de Matrícula

Superintendencia de Puertos y Transporte
República de Colombia

Libertad y Orden

TODOS POR UN NUEVO PAÍS
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

Al contestar, favor citar en el asunto este
No. de Registro 20175501003341

20175501003341

Bogotá, 04/09/2017

Señor
Representante Legal
OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE S.A.S.
CALLE 99 No 9 A - 45 OFICINA 401
BOGOTA - D.C.

Respetado (a) Señor (a)

Para su conocimiento y fines pertinentes de manera atenta me permito comunicarle que la Superintendencia de Puertos y Transporte, expidió la (s) resolución (s) Nos. 42738 de 04/09/2017 POR LA CUAL SE RESUELVE RECURSO DE REPOSICION DENTRO DE UNA INVESTIGACION ADMINISTRATIVA A ESA EMPRESA, para lo cual le anexo fotocopias de la misma.

Sin otro particular.

Diana C. Merchan B.

DIANA CAROLINA MERCHAN BAQUERO*
Coordinadora Grupo Notificaciones

Transcribio: ELIZABETH BULLA
Revisó: RAISSA RICAURTE / ANGELA M VELEZ GOMEZ

472 Servicios Postales Nacionales S.A.
NIT 900.062917-9
DG 25 G 95 A 55
Línea Nal: 01 8000 111 210

REMITENTE

Nombre/ Razón Social
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTES - PUERTOS Y TRANS
Dirección: Calle 37 No. 28B-21 Barrio la soledad

Ciudad:BOGOTA D.C.

Departamento:BOGOTA D.C.

Código Postal:

Envío:RN822329166CO

DESTINATARIO

Nombre/ Razón Social:
OPERADORA PORTUARIA DEL CARIBE SAS

Dirección:CALLE 99 No. 9A -45 OFICINA 40

Ciudad:CARTAGENA_BOLIVAR

Departamento: BOLIVAR

Código Postal:

Fecha Pre-Admisión:
11/09/2017 14:36:45

Min. Transporte Lic de carga 000200 del 20/05/2011

472 Motivos de Devolución

1 2 Desconocido	X 1 2 No Existe Número		
1 2 Rehusado	1 2 No Reclamado		
1 2 Cerrado	1 2 No Contactado		
1 2 Dirección Errada	1 2 Fallecido	1 2 Apartado Clausurado	
1 2 No Reside	1 2 Fuerza Mayor		

Fecha 1: DIA MES AÑO R D	Fecha 2: DIA MES AÑO R D
15 SET. 2017	
Nombre del distribuidor: Arias	Nombre del distribuidor:
C.C. C.C. 7917508	C.C.
Centro de Distribución:	Centro de Distribución:
Observaciones:	Observaciones: